Tweede Kamer der Staten-Generaal

2

Vergaderjaar 2015–2016

29 398 Maatregelen verkeersveiligheid

Nr. 523 **BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 5 juli 2016

In mijn brief van 19 mei jl. heb ik toegezegd u voor het zomerreces te informeren over de nadere analyse van Rijkswaterstaat van de dodelijke ongevallen op het hoofdwegennet en nader in te gaan op de in uw commissiebrief van 28 april 2016 gestelde vragen 8 t/m 13 (Kamerstuk 29 398, nr. 505, blz. 4).

Ik betreur dat het aantal verkeersdoden in 2015 op alle wegtypen is toegenomen ten opzichte van 2014. Ook op de rijkswegen heeft een opvallende stijging plaatsgevonden. Om te kunnen beoordelen in hoeverre er iets bijzonders op de rijkswegen heeft plaatsgevonden in 2015 is versneld een nadere analyse uitgevoerd. De analyse houdt in dat de data van de politie, die de basis vormen van de informatie die u op 21 april is toegestuurd in de brief over verkeersdoden (Kamerstuk 29 398, nr. 500), zijn aangevuld met gegevens van Rijkswaterstaat. Samen met de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) is verder gekeken naar zowel de ontwikkeling van het aantal ongevallen als naar de aanknopingspunten voor de achterliggende oorzaken. Rijkswaterstaat doet dergelijke analyses elk jaar in de monitoringscyclus Veilig over Rijkswegen. Deze verschijnt rond de jaarwisseling omdat hierin ook de ernstig gewonden worden betrokken.

Conclusies analyses ontwikkeling dodelijke ongevallen op rijkswegen

Algemene conclusies:
- Het aantal verkeersdoden op de Rijkswegen in 2015 is hoger dan op grond van de trend tot 2014 kon worden verwacht. Op basis van 1 jaar kunnen hierover geen conclusies worden getrokken.
- Er is geen eenduidige verklaring te geven voor de stijging van het aantal doden op de Rijkswegen. Bij het ontstaan van ongevallen spelen vele factoren een rol (zoals afleiding, alcoholgebruik, vermoeidheid, snelheidsovertredingen) en hierover is slechts beperkt informatie beschikbaar. Het kan bijvoorbeeld ook gaan om verkeersdeelnemers

kst-29398-523
ISSN 0921 - 7371
’s-Gravenhage 2016

die in de buurt van of op de rijbaan liepen of fietsten of een band aan het verwisselen waren. Het is daarom moeilijk om conclusies te trekken over de achterliggende oorzaak van een ongeval. Dit geldt ook voor de relatie met de geldende snelheidslimiet.
– Wel is duidelijk dat de grootste groepen van de dodelijke ongevallen op rijkswegen al jaren bestaan uit botsingen met obstakels in de berm (aandeel 40% in 2015) en kop-staartbotsingen (aandeel 23% in 2015).

Opvallende resultaten specifiek met betrekking tot 2015:
– De stijging betreft alleen de autosnelwegen (van 52 naar 74), op de rijks-N-wegen is het aantal verkeersdoden licht gedaald (van 11 naar 8).
– Er is sprake van een relatief grote stijging van het aantal ongevallen op de autosnelwegen in Noord-Brabant (van 8 naar 27).
– Op wegen waar ten tijde van het ongeval een snelheidslimiet van 130 km/u gold, zijn in 2015 35 verkeersdoden gevallen, tegenover 16 in 2014.
– Deze stijging heeft zich voornamelijk voorgedaan op de wegvakken waar de snelheidslimiet in 2011 is verhoogd (van 4 naar 14). Op deze wegen was in de eerste jaren na de verhoging geen stijging van het aantal verkeersdoden; de stijging heeft zich alleen in 2015 voorgedaan. Voor Noord-Brabant geldt dat er een stijging op deze wegen is van 0 verkeersdoden in 2014 naar 6 verkeersdoden in 2015.
– Op de autosnelwegen waar de snelheid niet is gewijzigd is het aantal verkeersdoden gestegen van 26 naar 29.

Omdat er bij deze kleine aantallen sprake is van nogal fluctuerende cijfers per jaar, is het beter om over een periode van meerdere jaren te kijken. Als wordt gekeken naar de eerste 3 jaren na de generieke verhoging van de snelheidslimiet in 2012 (2013–2015) in vergelijking met de drie jaar voor de generieke verhoging (2009–2011), dan valt het volgende op:
– Op het grootste deel van de snelwegen waar de snelheid is verhoogd (met de generieke verhoging in 2012), is het aantal verkeersdoden in de 3 jaar na de invoering licht gedaald ten opzichte van de 3 jaar daarvoor (9%).
– De daling van het aantal verkeersdoden op de autosnelwegen met een ongewijzigde snelheid (tot en met 120 km/h) was groter (23%).

In de bijlage treft u verdere resultaten van de analyses die zijn uitgevoerd en daarmee de beantwoording van de openstaande Kamervragen.

Maatregelen

Zoals aangegeven in mijn brief van 25 april jl. bezie ik in de begrotingsvoorbereiding momenteel de mogelijkheid voor een vervolg op het Programma Meer Veilig. Ik kijk daarbij vooral naar maatregelen waarmee de ernstige afloop van ongevallen met obstakels in de berm kan worden voorkomen. Dit vanwege het aanhoudend hoge aandeel van dit type ongevallen en het perspectief van effectieve infrastructurele maatregelen.

Daarnaast onderzoekt Rijkswaterstaat de mogelijkheid om met nieuwe technieken (o.a. e-call en floating car-data) incidenten en daarmee samenhangende files sneller op te sporen. Hiermee kan, ook op wegen waar geen verkeerssignalering aanwezig is, de filestaart sneller worden beveiligd tegen achteroprijdend verkeer.

Ook wordt onderzocht op welke wijze weggebruikers beter geïnformeerd kunnen worden over deze incidenten via private informatiediensten.

De Minister van Infrastructuur en Milieu,
M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

BIJLAGE 1

Vraag 8
Kunt u een relatieve vergelijking maken van het aantal dodelijke verkeersslachtoffers op 120 km/h-wegen ten opzichte van de 130 km/h-wegen.

Vraag 9
Kunt u, om een betere vergelijking mogelijk te maken, de cijfers van het aantal doden per snelheidsklasse per jaar ook weergeven naar aantal doden per kilometer beschikbare weg in de snelheidsklasse, aangezien het aantal 120 km/h-wegvakken in de afgelopen jaren stapsgewijs is afgenomen en het aantal 130 km/h-wegvakken is toegenomen.

Antwoord 8 en 9
Uit de nadere analyse is gebleken is dat in de verkeersongevallenregistratie niet altijd het juiste snelheidsregime is opgenomen zoals dat ter plekke geldt op het moment van het ongeval. In onderstaande tabellen is daarvoor gecorrigeerd op basis van de bestanden van RWS. Hierdoor wijken deze cijfers dus af van de cijfers zoals die zijn opgenomen bij de presentatie van het aantal verkeersdoden 2015 in mijn brief van 21 april 2016 (Kamerstuk 29 398, nr. 500).

De hier weergegeven tabellen betreffen alleen slachtoffers die op de autosnelwegen in beheer bij het rijk zijn gevallen en dus niet de N-wegen in beheer van het Rijk of de autosnelwegen in beheer bij provincie of gemeente[1].

Tabel 1: Aantal slachtoffers op autosnelwegen in rijksbeheer per jaar per regime

Snelheidsregime	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
130	0	0	0	4	13	10	33
120/130	0	0	1	2	6	11	6
120	60	44	39	42	22	21	24
100/130	0	0	0	0	0	1	3
100	21	14	12	20	7	7	7
Overig (<100)	6	0	0	0	1	2	1
Totaal	87	58	52	68	49	52	74

Omdat op een deel van de wegen op verschillende tijdstippen van de dag een andere maximumsnelheid geldt, is vervolgens in beeld gebracht wat de geldende limiet was op het moment dat het ongeval heeft plaatsgevonden. De resultaten hiervan zijn weergegeven in Tabel 2.

Tabel 2: Aantal slachtoffers op autosnelwegen in rijksbeheer per jaar per maximumsnelheid op het tijdstip van het ongeval

Snelheidslimiet op moment van ongeval	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
130	0	0	1	4	15	16	35
120	60	44	39	44	26	27	29
100	21	14	12	20	7	7	9
Overig (<100)	6	0	0	0	1	2	1
Totaal	87	58	52	68	49	52	74

Bij de vergelijking tussen tabel 1 en tabel 2 valt op dat van de 9 slachtoffers die in 2015 zijn gevallen op wegen met een dynamische snelheidslimiet (120/130 en 100/130) 7 slachtoffers zijn gevallen in de periode dat de

[1] Tussen 2009 en 2015 zijn volgens de politieregistratie in totaal 10 verkeersdoden gevallen op autosnelwegen in beheer bij een gemeente of provincie met een snelheidslimiet van 120 of 130 km/h. Voor de laatste twee jaar betrof dit: 1 verkeersdode op een gemeentelijke snelweg van 130 km/h in 2015 en 2 verkeersdoden op een provinciale snelweg met een limiet van 120 km/h in 2014.

lage limiet gold (06–19h) en 2 slachtoffers zijn gevallen in de periode dat de hogere limiet gold (19–06h).

Gelet op de ontwikkeling van het aantal ongevallen en de onderzochte relatie met de doorgevoerde snelheidsverhogingen, zijn de hierna weergegeven analyses alleen gericht op de snelwegen met een limiet van 100 km/h en hoger.

Tabel 3: Aantal slachtoffers per jaar per regime per 1.000 km weglengte

Snelheidslimiet	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
130	–	–	0,0	2,7	8,1	6,1	18,9
120/130	–	–	4,5	3,1	9,2	17,9	10,6
120	15,6	11,5	11,8	24,6	13,7	13,1	15,5
100/130	-	-	-	0,0	0,0	11,8	35,3
100	23,5	15,7	13,9	24,6	8,4	8,6	8,6

Doordat de aantallen dodelijke slachtoffers per snelheidsregime en per jaar sterk fluctueren, zijn ook sterk fluctuerende waarden voor het aantal doden per km weglengte waarneembaar. In 2015 lag deze waarde voor de 130 km/h-wegvakken (permanent) hoger dan die op de 120 km/h-wegvakken (permanent), respectievelijk 18,9 en 15,5 doden per 1.000 km. De jaren daarvoor was dit juist lager. De waarde op de 120/130 vakken was in 2015 juist lager dan op 120 km/h wegvakken, terwijl dit 2014 juist hoger was.

Voor de in vraag 8 gevraagde relatieve vergelijking van het aantal slachtoffers is naast de weglengte ook de hoeveelheid verkeer op de betreffende wegen van belang. Hieronder treft u een tabel aan waarbij het risicocijfer is weergegeven op basis het aantal verkeersdoden per miljard voertuigkilometers op de betreffende wegen. Een verklaring voor het verschil met de uitkomsten van tabel 3 is dat op de wegen met een limiet van 130 km/u relatief minder verkeer rijdt dan op de wegen met een lagere limiet.

Tabel 4: Aantal verkeerslachtoffers 2015 per regime per miljard voertuigkilometers

max snelheid	Voertuigprestatie 2015 (in miljarden vtgkm)	Aantal dodelijke verkeersslachtoffers 2015	Risico (aantal verkeersdoden per miljard vtgkm)
130	15,43	33	2,13
120/130	6,97	6	0,86
120	18,31	24	1,31
100/130	1,94	3	1,54
100	13,63	7	0,51

Vraag 10
Kunt u voor het totaal van alle wegtrajecten waar eerst maximaal 120 km/h gereden mocht worden en waar in 2015 130 km/h gereden mocht worden, inzichtelijk maken hoeveel doden er gemiddeld per jaar zijn gevallen in de laatste drie jaar voor snelheidsverhoging van 120 km/h naar 130 km/h op deze wegtrajecten (waar het wegtraject dus om een ander tijdvak kan gaan aangezien de maximumsnelheid van 130 km/h niet overal tegelijk is ingevoerd) en hoeveel in 2015.

Antwoord 10
In tabel 5 is per groep wegen de ontwikkeling van het totaal aantal dodelijke ongevallen 3 jaar voor en na de generieke snelheidsverhoging van 2012 weergegeven.

Tabel 5: Aantal slachtoffers 3 jaar voor en 3 jaar na de generieke verandering van de snelheidslimiet (in 2012), en de relatieve stijging of daling in %.

Deelverzameling	2009 – 2011	2012	2013 – 2015	Totaal	verschil voor/na
1. Snelheid niet veranderd 2009 – 2015	106	45	82	233	– 23%
2. Snelheid is veranderd per september 2012	58	16	53	127	– 9%
3. Snelheid is veranderd op andere datum (eerder of later)	27	7	36	70	+ 33%
Totaal	**191**	**68**	**171**	**430**	– 10%

In deze tabel is te zien dat op het grootste deel van de snelwegen waar de snelheid is verhoogd (met de generieke snelheidsverhoging 2012) het aantal verkeersdoden in de 3 jaar na de invoering licht is gedaald ten opzichte van de 3 jaar daarvoor (9%). De daling van het aantal verkeersdoden op de snelwegen met een ongewijzigde snelheidslimiet was echter groter (23%). Deze daling is niet te zien in Tabel 1, omdat in tabel 1 de ongevallen zijn toegewezen aan de snelheidslimiet zoals die gold op het moment van het ongeval. Daardoor waren er voor 2011 0 ongevallen bij 130 is er automatisch een stijging in de betreffende categorie op het moment dat er een nieuwe limiet wordt ingevoerd (slachtoffers die eerder vielen op dezelfde weg toen deze een lagere limiet had, worden nu toegeschreven aan de nieuwe limiet). Om hiervoor te corrigeren is in Tabel 4 de ontwikkeling in beeld gebracht op de verschillende groepen wegen.

In de groep wegen waar de snelheid is verhoogd in een ander jaar dan in 2012 is een stijging van 33% te zien (van 27 naar 36). Vanwege dit opvallende resultaat in deze groep en vanwege de verschillende tijdstippen van invoering, zijn de resultaten van deze groep in onderstaande tabel 6 verder uitgesplitst.

Tabel 6: Aantal slachtoffers in deelverzameling 3 verder onderverdeeld per jaar

Deelverzameling 3c	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	Totaal
3a. Snelheid is veranderd na september 2012	4	1	4	3	1	3	5	21
3b. Snelheid is veranderd voor september 2012	3	9	0	1	4	4	14	35
3c. Meerdere snelheidswijzigingen	4	1	1	3	1	2	2	14
Totaal	**11**	**11**	**5**	**7**	**6**	**9**	**21**	**70**

Hierbij komt naar voren dat de stijging zich heeft voorgedaan op de wegvakken waar de snelheidslimiet al in 2011 is verhoogd, en dan alleen in 2015 ten opzichte van 2014 (van 4 naar 14 ongevallen). Dit terwijl op deze groep wegvakken in de eerste jaren na de snelheidsverhoging geen stijging van het aantal verkeersdoden is geconstateerd.

Deze 14 slachtoffers zijn gevallen bij ongevallen die zijn verspreid over de verschillende 130 km/h trajecten. Op de A16 zijn in 2015 op relatief korte afstand (8 km) van elkaar 2 ongevallen met in totaal 3 dodelijke slachtoffers te betreuren geweest en op A6 ter hoogte van Lelystad in beide richtingen een ongeval met elk 1 dodelijk slachtoffer. Bijna de helft van deze slachtoffers (6 van de 14) zijn gevallen bij botsingen met een obstakel of auto te water. Vijf van de slachtoffers zijn gevallen bij kop-staartongevallen / kettingbotsingen. Daarnaast is er steeds 1 slachtoffer gevallen bij respectievelijk een aanrijding met een voetganger, een spookrijder of een stilstaand voertuig.

Vraag 11
Kunt u aangeven op welke wegen met een maximumsnelheid van 120 km/h en 130 km/h dodelijke slachtoffers zijn gevallen.

Antwoord 11
In tabel 7 is aangegeven op welke rijkswegen met een snelheid van 120 en 130 km/h in 2015 dodelijke slachtoffers zijn gevallen

Tabel 7: Aantal dodelijke slachtoffers in 2015 op wegen met een snelheidslimiet van 120 en 130 km/h in beheer bij het rijk

Autosnelweg	130 km/h	120 km/h
A1	1	3
A2	4	6
A4	2	3
A6	2	0
A7	8	0
A9	0	1
A12	0	1
A16	6	0
A17	2	0
A27	0	2
A28	0	4
A32	1	0
A37	1	0
A50	0	3
A58	3	0
A59	1	1
A65	0	2
A67	2	1
A73	2	1
A76	0	1
totaal	**35**	**29**

In deze tabel zijn de dodelijke slachtoffers specifiek toegedeeld aan de geldende limiet op de locatie en ten tijde van het ongeval (conform de werkwijze bij tabel 2). Vanwege de lengte van de snelwegen kunnen er op een snelweg met hetzelfde wegnummer verschillende snelheidslimieten gelden.

Vraag 12
Wat is uw verklaring voor de stijging van het aantal verkeersdoden op 130 km/h-wegen ten opzichte van vorig jaar.

Vraag 13
Hoe verklaart u dat het aantal doden op 130 km/h wegen met 22 is toegenomen, terwijl ook het aantal doden op 120 km/h is toegenomen.

Antwoorden op de vragen 12 en 13
In 2015 waren er op basis van de politieregistratie en nadere analyse 82 verkeersdoden te betreuren bij 75 ongevallen. Dit cijfer betreft zowel de autosnelwegen als de niet-autosnelwegen in beheer van het Rijk. Er waren 74 dodelijke slachtoffers op autosnelwegen en 8 op niet-autosnelwegen. Het aantal verkeersdoden op het rijkswegennet in 2015 is daarmee significant hoger dan op grond van de trend tot en met 2014 kon worden verwacht. Het is echter nog te vroeg om vast te stellen of er sprake is van een trendbreuk in daling die zich in de afgelopen jaren heeft voorgedaan, of van een eenmalige stijging.

Er is in 2015 een duidelijke stijging waarneembaar op de wegvakken met een limiet van 130 km/h, terwijl in dat jaar het aandeel van deze snelheidslimieten in de weglengte en verkeersprestatie maar beperkt is toegenomen. De totale verkeersprestatie (mobiliteit) op het hoofdwegennet is in 2015 gegroeid met 2,2%.

Een andere opvallende stijging is waarneembaar op de snelwegen in de provincie Noord-Brabant (van 8 naar 27 slachtoffers). Daarmee valt 36% van de slachtoffers op snelwegen in Noord-Brabant, tegenover een aandeel in de verkeersprestatie van 20%. De grootste concentratie van het aantal dodelijke ongevallen bevindt zich in het westelijke deel van Brabant. In de andere provincies zijn zowel lichte stijgingen als kleine dalingen op de rijkswegen ten opzichte van de trend waarneembaar maar geen grote bijzonderheden. In Noord-Brabant waren 13 dodelijke slachtoffers te betreuren op 130 km/h-wegvakken en 14 op 120 km/h wegvakken. In Noord-Brabant bedraagt de totale weglengte van de 130 km/h wegen 413 km en voor 120 km/h 492 km.

De stijging van het aantal verkeersdoden op het hoofdwegennet laat zich niet eenduidig verklaren. Het betreft meerdere typen ongevallen, de grootste groepen en stijgingen betreffen botsingen met een obstakel en kop-staartbotsingen. Over de onderliggende oorzaken van de verschillende ongevallen is te weinig bekend voor een goede nadere analyse. Om privacyredenen heeft RWS geen inzicht meer in de VOA rapporten (verkeersongevallenanalyse) van de politie. SWOV heeft specifiek voor deze analyse in beperkte mate inzage gekregen in enkele VOA rapporten, maar ook te weinig om in algemene zin iets over de toedracht van de ongevallen te zeggen. Bovendien betreft het hier statistisch gezien relatief kleine aantallen waardoor nog niet kan worden vastgesteld of 2014 een relatief laag aantal is geweest of 2015 een uitschieter naar boven.

Wel kan worden geconstateerd dat de verdeling van de typen ongevallen niet afwijkt van voorgaande jaren. De grootste groep van dodelijke ongevallen wordt gevormd door eenzijdige ongevallen waarbij de bestuurder al dan niet tegen een obstakel aanrijdt (40%). Een kwart van de dodelijke verkeersongevallen was een kop-staartaanrijding (23%). De helft van deze kop-staartongevallen vond plaats bij de staart van een file.

In de analyse van de dodelijke ongevallen van 2015 kon niet specifiek gekeken worden naar de rol van de snelheidslimiet van 130 km/hur op het ontstaan van specifieke ongevallen. Dit omdat vele factoren een rol spelen bij een ongeval (zoals overtreden van de snelheidslimiet, afleiding, alcoholgebruik, vermoeidheid) en de door de betrokken bestuurders feitelijk gereden snelheid zelden bekend was. Bovendien blijkt uit de analyse van Rijkswaterstaat van rijsnelheden op trajecten na een verhoging van de maximumsnelheid van 120 km/h naar 130 km/h dat bij vrije doorstroming een toename van de gemiddelde rijsnelheid van personenauto's wordt gemeten van minder dan 2 km/h. Dit is minder dan de 2–3 km/h die destijds bij de experimenten in 2011 is gemeten.